

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 677/2011 DE LA COMMISSION

du 7 juillet 2011

établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ⁽¹⁾, et notamment son article 11,vu le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽²⁾, et notamment son article 6,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 551/2004 a pour objectif d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel progressivement plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports et d'établir des procédures de conception, de planification et de gestion communes garantissant un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien. Les fonctions de réseau devraient viser à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- (2) Elles devraient constituer un «service d'intérêt général» au profit du réseau aérien européen, qui contribue au développement durable du système de transport aérien en assurant le niveau requis d'exécution, de compatibilité et de coordination des activités, notamment celles qui visent une utilisation optimale de ressources limitées.
- (3) La conception du réseau de routes européen et la coordination des ressources limitées au titre du règlement (CE) n° 551/2004 ne devraient pas porter atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien ni aux besoins des États membres en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense, conformément au règlement (CE) n° 549/2004.
- (4) La décision n° 676/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 mars 2002 relative à un cadre régle-

mentaire pour la politique en matière de spectre radioélectrique dans la Communauté européenne (décision «spectre radioélectrique») ⁽³⁾ crée un cadre d'orientation et un cadre juridique dans ce domaine.

- (5) Il convient de mettre en place un organisme impartial et compétent (le gestionnaire de réseau) pour effectuer les tâches nécessaires à l'exécution des fonctions de réseau prévues par le règlement (CE) n° 551/2004.
- (6) Le réseau de routes européen devrait être conçu de manière à optimiser les itinéraires «de porte à porte» dans toutes les phases de vol, en veillant particulièrement aux aspects liés à l'efficacité des vols et au respect de l'environnement.
- (7) Les travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et d'Eurocontrol dans les domaines de la conception des routes et de la gestion des fréquences et des codes de transpondeur pour les radars de surveillance secondaire (SSR) sont reconnus et devraient servir de référence pour optimiser la mise en place et le fonctionnement du réseau à l'échelon de l'Union.
- (8) Les obligations des États membres à l'égard de l'OACI en ce qui concerne la conception des routes et la gestion des fréquences et des codes de transpondeur pour le SSR devraient être respectées et mises en œuvre plus efficacement à l'échelon du réseau, en coordination avec le gestionnaire de réseau et avec son appui.
- (9) L'attribution des ressources du spectre radioélectrique s'effectue sous l'égide de l'Union internationale des télécommunications (UIT). Il incombe aux États membres de faire connaître les exigences de l'aviation civile et, par la suite, d'utiliser d'une manière optimale les ressources attribuées à la circulation aérienne générale.
- (10) L'OACI a élaboré des documents d'orientation concernant les fonctions de code de transpondeur pour le SSR et de radiofréquence et gère un système d'enregistrement des assignations de fréquence pour la circulation aérienne générale dans la région Europe de l'OACI, qui s'effectuent actuellement par l'intermédiaire d'Eurocontrol.

⁽¹⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.⁽²⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.⁽³⁾ JO L 108 du 24.4.2002, p. 1.

- (11) Le règlement (CE) n° 551/2004 prévoit l'adoption de modalités d'exécution concernant la coordination et l'harmonisation des processus et des procédures pour accroître l'efficacité de la gestion des fréquences aéronautiques et concernant la coordination centrale en matière d'identification précoce des besoins de fréquences et de recherche de solutions afin d'appuyer la conception et l'exploitation du réseau aérien européen.
- (12) La gestion des courants de trafic aérien (ATFM) faisant partie intégrante des fonctions de réseau, il y a lieu d'établir un lien approprié avec le règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ⁽¹⁾.
- (13) L'efficacité de la gestion du réseau étant tributaire du démarrage immédiat des fonctions de réseau, les États membres ont d'ores et déjà confié à Eurocontrol l'exercice de l'ATFM.
- (14) Il est opportun de confier à un organisme unique la coordination des diverses fonctions de réseau afin d'élaborer des solutions d'optimisation cohérentes à court et long termes à l'échelon du réseau, tout en respectant les objectifs de performance. Les fonctions de réseau devraient cependant être assurées tantôt par le gestionnaire de réseau, tantôt à l'échelon des États membres et des blocs d'espace aérien fonctionnels sur la base des responsabilités définies par le présent règlement.
- (15) Le gestionnaire de réseau devrait être associé à certains aspects relatifs aux plans, aux mesures et aux performances des États membres ou des blocs d'espace aérien fonctionnels en matière de gestion du trafic aérien (ATM), notamment lorsqu'ils risquent d'avoir des répercussions concrètes sur les performances du réseau.
- (16) Les événements qui ont suivi l'éruption volcanique de l'Eyjafjallajökull en avril 2010 ont démontré la nécessité de créer un organisme unique capable d'assurer la coordination de la gestion des mesures d'atténuation aux échelons local et régional et au niveau du réseau afin de garantir une réaction rapide face à d'éventuelles situations de crise dans le secteur de l'aviation.
- (17) Il convient d'assurer la coordination entre les fonctions de réseau et les opérations organisées au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- (18) Il convient d'assurer une consultation effective des parties prenantes au niveau national, au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et au niveau du réseau.
- (19) Les aéroports, en tant que points d'entrée sur le réseau ou de sortie du réseau, jouent un rôle déterminant dans les performances globales du réseau, si bien que les fonctions de réseau devraient se concerter, par l'intermédiaire de l'observatoire des capacités aéroportuaires de l'Union, avec les exploitants d'aéroport assurant la coordination au sol afin d'optimiser les capacités au sol et, partant, d'améliorer la capacité globale du réseau.
- (20) La mise en œuvre des fonctions de réseau ne devrait pas porter atteinte au règlement (CEE) n° 95/93 du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ⁽²⁾.
- (21) Compte dûment tenu de l'efficacité des opérations militaires, la coopération et la coordination entre civils et militaires sont d'une extrême importance pour atteindre les objectifs fixés. Si les décisions affectant le contenu, la portée ou les modalités des opérations et de l'entraînement militaires effectués sous le régime de la circulation opérationnelle militaire ne relèvent pas des compétences de l'Union, il importe cependant de prendre en considération les relations entre ces opérations et celles qui relèvent du présent règlement dans un souci de sécurité et d'exécution optimale des unes et des autres.
- (22) Les fonctions de réseau ne devraient pas porter atteinte à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004 visant à la sauvegarde d'intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense ou à l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien prévu à l'article 7 du règlement (CE) n° 551/2004.
- (23) Les fonctions de réseau devraient être assurées dans un souci d'efficacité économique, en évitant notamment les doubles emplois, de façon à ce que leur exécution soit moins coûteuse, ou du moins ne le soit pas plus, en ressources financières et humaines dans les États membres sous l'empire du présent règlement qu'avant la désignation d'un gestionnaire de réseau.
- (24) La Commission devrait assurer une surveillance appropriée du gestionnaire de réseau.
- (25) Les exigences de sécurité applicables aux fonctions de réseau doivent être d'un niveau comparable à celui des exigences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne («l'Agence») en matière de prestation de services de navigation aérienne. Ces exigences, ainsi que les exigences en matière de surveillance de la sécurité, devraient être établies.
- (26) La prise en compte et l'implication des pays tiers dans la mise en place et la mise en œuvre des fonctions de réseau devraient contribuer à la dimension paneuropéenne du ciel unique européen.
- (27) Des ajouts peuvent être faits à la liste des fonctions de réseau conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004.
- (28) L'exécution des fonctions de réseau devrait être soumise à objectifs de performance particuliers qui nécessitent d'apporter des modifications au règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ⁽³⁾. Lesdits objectifs de performance particuliers peuvent être affinés en fonction de l'expérience pratique acquise dans l'exécution du système de performance.

⁽¹⁾ JO L 80 du 26.3.2010, p. 10.

⁽²⁾ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

⁽³⁾ JO L 201 du 3.8.2010, p. 1.

- (29) Le règlement (UE) n° 691/2010 devrait donc être modifié en conséquence.
- (30) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement fixe les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 afin de permettre une utilisation optimale de l'espace aérien dans le ciel unique européen et de donner aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'exploiter les itinéraires qu'ils préfèrent, tout en assurant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne.

2. Aux fins de la gestion du réseau, le présent règlement s'applique notamment aux États membres, à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence), aux usagers de l'espace aérien, aux prestataires de services de navigation aérienne, aux exploitants d'aéroport, aux coordonnateurs de créneaux des aéroports et aux organismes d'exploitation, au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.

3. Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 551/2004 et sans préjudice de l'exploitation d'aéronefs d'État au sens de l'article 3 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, les États membres appliquent le présent règlement dans les espaces aériens qui relèvent de leur compétence dans les régions EUR et AFI de l'OACI.

4. Conformément à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004, le présent règlement ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre applique des mesures, pour autant qu'elles se justifient par la sauvegarde d'intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions de l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 s'appliquent.

De plus, on entend par:

1. «exploitant d'aéroport», l'«entité gestionnaire d'un aéroport» au sens de l'article 2, point j), du règlement (CEE) n° 95/93;
2. «coordonnateur de créneaux d'aéroport», la fonction instaurée dans les aéroports coordonnés en application du règlement (CEE) n° 95/93;
3. «conception de l'espace aérien», un processus ayant pour objet de contribuer à la réalisation des objectifs de performance liés au réseau et à pourvoir aux besoins des usagers de l'espace aérien, ainsi que d'assurer la sécurité ou d'accroître le niveau de sécurité existant et à augmenter la capacité de l'espace aérien et les performances environnementales par le développement et la mise en œuvre de capacités et techniques de navigation avancées, l'amélioration des réseaux de routes et de la sectorisation, l'optimi-

sation des structures d'espace aérien et des procédures de gestion du trafic aérien qui renforcent les capacités;

4. «réservation d'espace aérien», un volume défini d'espace aérien réservé temporairement à l'utilisation exclusive ou spécifique de certaines catégories d'usagers;
5. «espace aérien réglementé», un volume défini d'espace aérien dans lequel peuvent avoir lieu des activités dangereuses pour le vol des aéronefs à des moments déterminés («zone dangereuse»); ou un espace aérien de dimensions définies, au-dessus des zones terrestres ou des eaux territoriales d'un État, dans lequel le vol des aéronefs est restreint conformément à certaines conditions particulières («zone restreinte»); ou un espace aérien de dimensions définies, au-dessus des zones terrestres ou des eaux territoriales d'un État, dans lequel le vol des aéronefs est interdit («zone interdite»);
6. «structure d'espace aérien», un volume spécifique de l'espace aérien organisé de manière à assurer une exploitation sûre et optimale des aéronefs;
7. «utilisation de l'espace aérien», la manière dont l'espace aérien est utilisé à des fins d'exploitation;
8. «représentant des usagers de l'espace aérien», toute personne ou entité morale représentant les intérêts d'une ou de plusieurs catégories d'usagers des services de navigation aérienne;
9. «bande de fréquence aéronautique», une inscription dans le tableau d'attribution des bandes de fréquences du règlement des radiocommunications de l'UIT d'une bande de fréquences déterminée dans laquelle se font les assignations de fréquence pour la circulation aérienne générale;
10. «secteur ATC», un volume défini de l'espace aérien dans lequel le contrôle de la circulation aérienne (ATC) relève de la responsabilité d'un ou plusieurs contrôleurs associés à quelque moment que ce soit;
11. «route de services de la circulation aérienne (route ATS)», une partie définie de la structure de l'espace aérien destinée à la canalisation des courants de trafic aérien dans la mesure où l'exige la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS);
12. «coordination civile-militaire», l'interaction entre les autorités et composantes civiles et militaires de la gestion du trafic aérien, nécessaire pour assurer une utilisation sûre, rationnelle et harmonieuse de l'espace aérien;
13. «route conditionnelle» (CDR), une route ATS disponible uniquement pour la planification des vols et dont l'utilisation est soumise à des conditions définies;
14. «processus décisionnel coopératif», un processus dans lequel les décisions se prennent en interaction et concertation constantes avec les États membres, les parties prenantes opérationnelles et les autres acteurs éventuels;
15. «crise de réseau», une incapacité d'assurer la prestation de services de navigation aérienne au niveau requis en raison d'une perte importante de capacité du réseau, ou d'un déséquilibre important entre la capacité du réseau et la demande, ou d'une défaillance importante des flux d'information dans une ou plusieurs parties du réseau à la suite d'une situation inhabituelle ou imprévue;

16. «plan d'amélioration du réseau de routes européen», le plan élaboré par le gestionnaire de réseau en coordination avec les parties prenantes opérationnelles, qui comprend le résultat de ses activités opérationnelles relatives à la conception du réseau de routes à court et moyen termes conformément aux principes directeurs du plan de réseau stratégique;
17. «espace aérien de route libre», un espace aérien spécifique à l'intérieur duquel les usagers peuvent planifier leur route librement entre un point d'entrée et un point de sortie sans se référer au réseau de routes ATS;
18. «assignation de fréquence», l'autorisation donnée par un État membre d'utiliser une fréquence ou un canal radioélectrique déterminé selon des conditions spécifiées;
19. «impact sur le réseau», dans le contexte de la fonction de radiofréquence définie à l'annexe II, une situation dans laquelle une assignation de radiofréquence a pour effet d'altérer, d'entraver ou d'interrompre le fonctionnement d'une ou plusieurs assignations de radiofréquence du réseau ou de nuire à l'utilisation optimale des bandes de fréquences aéronautiques dans le cadre du présent règlement;
20. «options de routes multiples», la faculté, pour l'utilisateur de l'espace aérien, de choisir entre plusieurs itinéraires possibles sur le réseau de routes ATS;
21. «pays tiers», des États tiers qui sont membres d'Eurocontrol, ont conclu un accord avec l'Union sur la mise en œuvre du ciel unique européen ou participent à un bloc d'espace aérien fonctionnel;
22. «gestionnaire de réseau», l'organisme créé en vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 chargé d'exécuter les tâches prévues audit article et au présent règlement;
23. «plan de réseau opérationnel», le plan élaboré par le gestionnaire de réseau en coordination avec les parties prenantes opérationnelles en vue d'organiser ses activités opérationnelles à court et moyen termes conformément aux principes directeurs du plan de réseau stratégique. Le volet du plan de réseau opérationnel spécifiquement dévolu à la conception du réseau de routes européen (ERND) comprend le plan d'amélioration du réseau de routes européen;
24. «plan de réseau stratégique», le plan élaboré par le gestionnaire de réseau, en accord avec le plan directeur européen en matière d'ATM et en coordination avec les États membres et les parties prenantes opérationnelles, définissant les principes directeurs de l'exploitation du réseau et ses perspectives à long terme;
25. «organisme d'exploitation», un organisme chargé de fournir des services techniques à l'appui de services de la circulation aérienne, de communication, de navigation ou de surveillance;
26. «exigences opérationnelles», les exigences du réseau en termes de sécurité, de capacité et d'efficacité;
27. «parties prenantes opérationnelles», les usagers civils et militaires de l'espace aérien, les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroport, les coordonnateurs de créneaux des aéroports et les organismes d'exploitation, ainsi que les groupes d'intervenants réputés concernés par chaque fonction;
28. «configuration de secteur», un système combinant des secteurs qui sont construits et situés d'une manière optimale pour satisfaire aux exigences opérationnelles et assurer la disponibilité de l'espace aérien;
29. «route demandée par l'usager», l'itinéraire souhaité et déclaré par les exploitants d'aéronefs, au stade de la conception de l'espace aérien, comme répondant à leurs besoins.

CHAPITRE II

ORGANISATION ET GESTION DES FONCTIONS DE RÉSEAU

Article 3

Institution d'un gestionnaire de réseau

1. Aux fins de l'accomplissement des tâches nécessaires à l'exécution des fonctions prévues à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 et aux annexes du présent règlement, il est institué un organisme impartial et compétent (le gestionnaire de réseau).
2. La durée du mandat du gestionnaire de réseau coïncide avec celle des périodes de référence du système de performance prévues à l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 691/2010. Elle est suffisamment longue pour permettre à l'exécution de ces fonctions d'atteindre sa phase de maturité. Elle n'est pas inférieure à deux périodes de référence et peut être prolongée.
3. La désignation du gestionnaire de réseau fait l'objet d'une décision de la Commission après consultation du comité du ciel unique conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004, au plus tard trois mois après l'adoption du présent règlement. Cette décision précise les conditions et modalités de la désignation, y compris en ce qui concerne le financement et les conditions de son retrait. La Commission examine le respect de ces conditions à la fin de chaque période de référence visée au paragraphe 2.
4. Le gestionnaire de réseau exerce les fonctions suivantes:
 - a) la conception du réseau de routes européen comme prévu à l'annexe I;
 - b) la coordination des ressources limitées, et notamment:
 - i) les radiofréquences à l'intérieur des bandes de fréquences aéronautiques réservées à la circulation aérienne générale comme prévu à l'annexe II;
 - ii) les codes de transpondeur pour le SSR comme prévu à l'annexe III.

La Commission peut confier des fonctions supplémentaires au gestionnaire de réseau en vertu de l'article 6, paragraphe 3, ou de l'article 6, paragraphe 4, point c), du règlement (CE) n° 551/2004.

5. Le gestionnaire de réseau exerce aussi la fonction ATFM visée à l'article 6, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 551/2004 et dans le règlement (UE) n° 255/2010.

Article 4

Tâches du gestionnaire de réseau

1. À l'appui de l'exécution des fonctions énumérées à l'article 3, le gestionnaire de réseau assure notamment les tâches suivantes, dans un souci d'amélioration constante du fonctionnement du réseau dans le ciel unique européen en vue de réaliser les objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne prévus dans le règlement (UE) n° 691/2010:

- a) élaborer, tenir à jour et mettre en œuvre un plan de réseau stratégique au sens de l'article 5, dans le respect du système de performance prévu au règlement (UE) n° 691/2010 et du plan directeur ATM pour l'Europe et en tenant compte de tout plan de navigation aérienne pertinent de l'OACI;
- b) compléter le plan de réseau stratégique par un plan de réseau opérationnel, selon les modalités énoncées à l'article 6, visant notamment la réalisation des objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne à l'horizon de trois à cinq ans, d'un an, d'une saison, d'une semaine et d'un jour;
- c) élaborer une conception intégrée du réseau de routes européen comme prévu à l'annexe I;
- d) exercer la fonction centrale de coordination des radiofréquences prévue à l'article 6, paragraphe 4, point b), du règlement (CE) n° 551/2004 comme prévu à l'annexe II du présent règlement;
- e) coordonner l'amélioration du processus d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR comme prévu à l'annexe III;
- f) organiser la gestion et l'exercice des fonctions et exécuter notamment les obligations de l'unité centrale d'ATFM;
- g) fournir une approche consolidée et coordonnée de toutes les activités de planification et d'exploitation du réseau, y compris la surveillance et l'amélioration de ses performances globales;
- h) fournir une assistance pour la gestion des crises de réseau;
- i) fournir une assistance aux différentes parties prenantes opérationnelles dans l'exécution des obligations qui leur incombent, pour le déploiement de systèmes et procédures en matière de gestion du trafic aérien et/ou de services de navigation aérienne (ATM/ANS) conformément au plan directeur ATM pour l'Europe;
- j) fournir, à leur demande, une assistance aux entités chargées d'enquêter sur les accidents et incidents dans l'aviation civile, ou de les analyser, dans le cadre du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾;

k) assurer la coordination avec les autres régions et les pays tiers qui ne participent pas aux travaux du gestionnaire de réseau.

2. Le gestionnaire de réseau contribue à la mise en œuvre du système de performance conformément au règlement (UE) n° 691/2010.

3. Pour remplir ses missions, le gestionnaire de réseau assure les prestations suivantes:

- a) la disponibilité, l'exploitation et le partage d'outils, de processus et de données cohérentes à l'appui du processus décisionnel coopératif au niveau du réseau comprenant, entre autres, les systèmes de traitement des plans de vol et de gestion des données;
- b) la médiation et la coordination entre les parties prenantes opérationnelles et l'aide à ces intervenants pour le déploiement et la mise en œuvre des plans et des mesures connexes concernant le réseau à la suite du processus décisionnel coopératif;
- c) la coordination opérationnelle appropriée, ainsi que l'optimisation, l'interopérabilité et l'interconnectivité dans son domaine de responsabilité;
- d) la coordination des propositions de modification des documents appropriés de l'OACI se rapportant aux fonctions de réseau;
- e) les rapports à soumettre, conformément à l'article 20, sur l'ensemble des aspects concernant les performances opérationnelles, y compris les ressources limitées;
- f) des contacts adéquats avec les autres modes de transport.

4. Le gestionnaire de réseau donne suite aux demandes ad hoc d'informations, de conseils, d'analyses ou d'autres missions annexes du même type liées aux diverses fonctions, émanant de la Commission ou de l'Agence.

Article 5

Plan de réseau stratégique

1. Pour encadrer ses perspectives à long terme, le gestionnaire de réseau élabore, tient à jour et met en œuvre un plan de réseau stratégique, qui est aligné sur la période de référence prévue à l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 691/2010. Il contient le plan et les objectifs de performance pour la période de référence suivante et établit des orientations pour les périodes de référence ultérieures.

2. Le plan de réseau stratégique fournit les informations indiquées à l'annexe IV.

3. Le plan de réseau stratégique vise la réalisation des objectifs de performance pour les fonctions de réseau prévus par le règlement (UE) n° 691/2010.

⁽¹⁾ JO L 295 du 12.11.2010, p. 35.

4. Le plan de réseau stratégique est actualisé s'il y a lieu.

Article 6

Plan de réseau opérationnel

1. Pour mettre en œuvre le plan de réseau stratégique au niveau opérationnel, le gestionnaire de réseau élabore un plan de réseau opérationnel détaillé.
2. Le plan de réseau opérationnel fournit les informations indiquées à l'annexe V.
3. Le plan de réseau opérationnel prévoit notamment les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance établis dans le règlement (UE) n° 691/2010 pour l'ensemble de l'Union européenne.
4. Le plan de réseau opérationnel comprend les exigences militaires si les États membres les fournissent.
5. Le plan de réseau opérationnel comprend le plan d'amélioration du réseau de routes européen et l'équivalent en ce qui concerne les radiofréquences et les codes de transpondeur pour le SSR.
6. Le plan de réseau opérationnel indique les contraintes opérationnelles, les goulets d'étranglement, les mesures d'amélioration et les possibilités de résolution ou d'atténuation des problèmes.
7. Les prestataires de services de navigation aérienne, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les exploitants d'aéroport veillent à ce que leurs plans d'exploitation soient en harmonie avec le plan de réseau opérationnel. Le gestionnaire de réseau assure la cohérence du plan de réseau opérationnel.
8. Le plan de réseau opérationnel est mis à jour à intervalles réguliers en tenant compte de toutes les évolutions utiles dans les besoins et les exigences de fonctions de réseau.

Article 7

Compétences du gestionnaire de réseau

1. Sans préjudice des responsabilités des États membres, le gestionnaire de réseau adopte, dans le cadre de l'exécution de ses tâches, des mesures individuelles résultant du processus décisionnel coopératif. Les parties concernées par ces mesures les mettent en œuvre.
2. Lorsque les responsabilités des États membres empêchent l'adoption de ces mesures individuelles, le gestionnaire de réseau transfère le dossier à la Commission, qui examine les suites à donner.
3. Le gestionnaire de réseau recommande également des mesures sur d'autres questions liées aux performances du réseau.
4. Le gestionnaire de réseau prend, dans son domaine de responsabilité, des mesures visant à assurer la réalisation des objectifs de performance applicables pour l'ensemble de l'Union européenne visés à l'article 9 du règlement (UE) n° 691/2010.
5. Le gestionnaire de réseau collecte, rassemble et analyse toutes les données utiles définies dans les annexes I à VI. Il transmet ces données, à leur demande, à la Commission, à l'Agence ou à l'organe d'évaluation des performances prévu au règlement (UE) n° 691/2010.

Article 8

Relations avec les parties prenantes opérationnelles

1. Afin d'assurer ses tâches de surveillance et d'amélioration des performances globales du réseau, le gestionnaire de réseau met en place des structures de travail avec les parties prenantes opérationnelles comme prévu à l'article 15.
2. Les parties prenantes opérationnelles veillent à ce que les mesures mises en œuvre à l'échelon local ou à l'échelon des blocs d'espace aérien fonctionnels soient compatibles avec les mesures adoptées à l'échelon du réseau par l'intermédiaire du processus décisionnel coopératif.
3. Les parties prenantes opérationnelles communiquent au gestionnaire de réseau les données utiles prévues aux annexes I à VI en tenant compte des contraintes de transmission éventuelles en matière de délais, d'exhaustivité ou de précision arrêtées en accord avec le gestionnaire de réseau.
4. Les parties prenantes opérationnelles concernées par les mesures individuelles prises par le gestionnaire de réseau au titre de l'article 7, paragraphe 1, peuvent demander le réexamen de ces mesures dans les cinq jours ouvrables suivant leur adoption. La demande de réexamen n'a pas d'effet suspensif sur les mesures individuelles.
5. Le gestionnaire de réseau confirme ou modifie les mesures en question dans les cinq jours ouvrables ou dans les 48 heures en cas de crise de réseau.

Article 9

Relations avec les États membres

1. Dans l'exécution de ses tâches, le gestionnaire de réseau tient dûment compte des responsabilités des États membres.
2. Si leur souveraineté ou leurs responsabilités empêchent l'adoption de mesures individuelles au titre de l'article 7, paragraphe 1, les États membres en informent le gestionnaire de réseau.
3. Lorsque des États membres sont concernés par des aspects opérationnels liés aux fonctions de réseau, ils participent au processus décisionnel coopératif et mettent en œuvre à l'échelon national les accords résultant de ce processus.

Article 10

Relations avec les blocs d'espace aérien fonctionnels

1. Les États membres assurent une coopération et une coordination étroites entre le bloc d'espace aérien fonctionnel et le gestionnaire de réseau en ce qui concerne, par exemple, le niveau de planification stratégique et la gestion tactique des courants et des capacités quotidiens.
2. Pour favoriser l'interconnectivité opérationnelle entre les blocs d'espace aérien fonctionnels, le gestionnaire de réseau établit, en étroite coopération avec tous les blocs d'espace aérien fonctionnels, des processus, procédures et interfaces harmonisés, comprenant également les modifications apportées à certains aspects liés aux activités du gestionnaire de réseau.

3. Les États membres qui coopèrent au sein d'un bloc d'espace aérien fonctionnel veillent à ce que des vues consolidées soient exprimées concernant les fonctions de réseau.

4. Les prestataires de services de navigation aérienne qui coopèrent au sein d'un bloc d'espace aérien fonctionnel veillent à ce que des vues consolidées soient exprimées concernant les aspects opérationnels des fonctions de réseau.

5. Préalablement à la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne coopèrent afin que les aspects liés aux activités du gestionnaire de réseau fassent l'objet de vues consolidées.

Article 11

Coopération civile-militaire

1. Le gestionnaire de réseau veille à ce que des structures appropriées soient en place pour permettre et favoriser une coordination adéquate avec les autorités militaires nationales.

2. Les États membres veillent à ce que les autorités militaires soient dûment associées à toutes les activités liées aux fonctions de réseau.

3. Les États membres veillent à ce que les prestataires militaires de services de navigation aérienne et les usagers militaires de l'espace aérien soient dûment représentés dans toutes les structures de travail et de consultation opérationnelles établies par le gestionnaire de réseau.

4. La fonction de conception du réseau de routes européen est exécutée sans préjudice des réservations d'espace aérien ou des espaces aériens réglementés, c'est-à-dire lorsqu'un volume d'espace aérien est affecté à un usage exclusif ou spécifique par les États membres. Le gestionnaire de réseau encourage et coordonne la disponibilité de routes conditionnelles traversant ces zones conformément au règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission ⁽¹⁾.

Article 12

Exigences générales applicables aux fonctions de réseau

Le gestionnaire de réseau veille au respect des exigences générales applicables aux fonctions de réseau prévues à l'annexe VI. Ces exigences s'appliquent à compter de la date d'adoption de la décision de désignation, et le gestionnaire de réseau s'y conforme dans les douze mois à compter de ladite date.

CHAPITRE III

GOUVERNANCE DES FONCTIONS DE RÉSEAU

Article 13

Prise de décision coopérative

1. Les fonctions de réseau sont gérées selon un processus décisionnel coopératif.

2. Un processus décisionnel coopératif comprend:

- a) un processus de consultation au sens de l'article 14;
- b) des structures de travail et des processus opérationnels détaillés au sens de l'article 15.

3. Pour adopter des mesures se rapportant à la gouvernance des fonctions de réseau et surveiller leurs performances, le gestionnaire de réseau crée un comité de gestion du réseau selon les modalités de l'article 16.

4. Si le gestionnaire de réseau constate qu'une ou plusieurs parties entravent ses actions, le comité de gestion du réseau est saisi de la question.

Article 14

Processus de consultation

1. Un processus est mis en place pour organiser une consultation appropriée et régulière des États membres et des parties prenantes opérationnelles.

2. La consultation se concentre sur les structures de travail détaillées prévues à l'article 15, le plan de réseau stratégique, le plan de réseau opérationnel, les progrès accomplis dans la mise en œuvre des plans, les rapports à la Commission et les aspects opérationnels, le cas échéant.

3. Le processus de consultation peut varier selon la nature des diverses fonctions de réseau concernées. Pour permettre le traitement des aspects réglementaires, les États membres y sont associés s'il y a lieu.

4. Lorsque les parties prenantes ne se satisfont pas de la consultation, la question est portée en premier lieu devant la structure de consultation appropriée au niveau de la fonction concernée. À défaut de solution au niveau de la fonction concernée, le comité de gestion du réseau est saisi de la question.

Article 15

Structures de travail et processus opérationnels détaillés

1. Le gestionnaire de réseau met en place des structures de travail et des processus opérationnels détaillés afin de traiter les aspects liés à la planification et les aspects opérationnels, en tenant compte notamment de la spécificité et des exigences des fonctions de réseau concernées comme prévu aux annexes I à VI.

2. Le gestionnaire veille à ce que les structures de travail et processus opérationnels détaillés prévoient des règles concernant la communication d'informations aux parties intéressées.

3. Ces structures de travail et processus opérationnels détaillés doivent respecter le principe de séparation de la prestation de services et des aspects réglementaires et garantir la participation des États membres concernés, le cas échéant.

Article 16

Comité de gestion du réseau

1. Le comité de gestion du réseau est chargé:

- a) d'approuver le plan de réseau stratégique avant son adoption conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004;
- b) d'approuver les plans de réseau opérationnels de trois à cinq ans et d'un an;

⁽¹⁾ JO L 342 du 24.12.2005, p. 20.

- c) d'approuver les processus décisionnels coopératifs, les processus de consultation ainsi que les structures de travail et processus opérationnels détaillés pour les fonctions de réseau, après avis favorable du comité du ciel unique;
- d) d'approuver le règlement intérieur de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise prévue à l'article 18, paragraphe 4, après avis favorable du comité du ciel unique;
- e) de suivre les progrès accomplis dans la mise en œuvre des plans et de traiter les déviations éventuelles par rapport aux plans initiaux;
- f) de suivre le processus de consultation des parties prenantes opérationnelles;
- g) de suivre les activités liées à la gestion des fonctions de réseau;
- h) de suivre les activités du gestionnaire de réseau se rapportant aux crises de réseau;
- i) d'approuver le rapport annuel visé à l'article 20. Ce rapport porte, entre autres, sur la mise en œuvre du plan de réseau stratégique et du plan de réseau opérationnel;
- j) de traiter les questions qui n'ont pas été résolues au niveau de la fonction de réseau concernée;
- k) de déterminer si le gestionnaire de réseau possède les compétences, les ressources et l'impartialité suffisantes pour exécuter en toute indépendance les tâches qui lui sont attribuées, y compris en matière de sûreté, de responsabilité et de gestion des situations d'urgence;
- l) d'approuver le budget annuel du gestionnaire de réseau, après avis favorable du comité du ciel unique;
- m) d'approuver son règlement intérieur, après avis favorable du comité du ciel unique;
- n) de traiter toute autre question s'il le juge utile.
2. Les membres votants du comité de gestion du réseau sont:
- a) un représentant des prestataires de services de navigation aérienne par bloc d'espace aérien fonctionnel déjà créé ou en cours de création, à concurrence d'un total de quatre voix pour l'ensemble des prestataires de services de navigation aérienne;
- b) quatre représentants des usagers civils de l'espace aérien à vocation commerciale et non commerciale;
- c) deux représentants des exploitants d'aéroport;
- d) deux représentants des autorités militaires en tant que prestataires de services de navigation aérienne et d'usagers de l'espace aérien.
3. Sont également membres du comité de gestion du réseau:
- a) le président, désigné au titre de ses compétences techniques et de son expertise, sur proposition de la Commission, notamment sur la base de propositions émanant des membres votants du comité de gestion du réseau et après avis favorable du comité du ciel unique;
- b) un représentant de la Commission,
- c) un représentant d'Eurocontrol,
- d) un représentant du gestionnaire de réseau.
4. Chaque membre dispose d'un suppléant.
5. Les membres votants du comité de gestion du réseau sont désignés, sur proposition de leur organisation, après avis favorable du comité du ciel unique.
6. La Commission peut désigner des experts indépendants et reconnus comme conseillers siégeant à titre personnel et représentant un large éventail de disciplines embrassant les principaux aspects des fonctions de réseau. Les États qui participent aux travaux du gestionnaire de réseau proposent des candidats à cet effet.
7. Les membres dont la liste figure au paragraphe 3, points a), b) et c), ont le droit de rejeter les propositions ayant une incidence sur:
- a) la souveraineté et les responsabilités des États membres, notamment en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense visées à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004;
- b) la compatibilité des activités du comité de gestion du réseau avec les finalités et les objectifs du présent règlement;
- c) l'impartialité et l'équité du comité de gestion du réseau.
8. Le comité de gestion du réseau adopte les documents visés au paragraphe 1 à la majorité simple de ses membres votants.
9. Si un accord ne peut être trouvé sur des questions de grande importance pour le réseau, le comité de gestion du réseau saisit la Commission afin qu'elle prenne les mesures qui s'imposent. La Commission informe le comité du ciel unique.

Article 17

Rôle du comité du ciel unique

1. Le gestionnaire de réseau transmet les questions de réglementation à la Commission; celle-ci informe de ces questions le comité du ciel unique.
2. Le comité du ciel unique donne son avis sur:
- a) la désignation du gestionnaire de réseau;
- b) la nomination du président du comité de gestion du réseau;

- c) la nomination des membres votants du comité de gestion du réseau;
 - d) le règlement intérieur du comité de gestion du réseau;
 - e) le plan de réseau stratégique, et notamment à un stade précoce les objectifs de ce plan;
 - f) le budget annuel du gestionnaire de réseau;
 - g) le règlement intérieur de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise;
 - h) les processus décisionnels coopératifs, les processus de consultation et les structures de travail et processus opérationnels détaillés relatifs aux fonctions de réseau.
3. Le comité du ciel unique peut conseiller la Commission lorsqu'un accord ne peut être trouvé au comité de gestion du réseau sur une question de grande importance pour le réseau.

CHAPITRE IV

GESTION DES CRISES DE RÉSEAU

Article 18

Création de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise

1. Aux fins de la gestion des crises de réseau, il est créé une cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise (CECAC).
2. La CECAC se compose de membres permanents, à savoir un représentant de l'État membre assurant la présidence du Conseil, un représentant de la Commission, un représentant de l'Agence, un représentant d'Eurocontrol, un représentant des autorités militaires, un représentant des prestataires de services de navigation aérienne, un représentant des aéroports et un représentant des usagers de l'espace aérien.
3. La composition de la CECAC peut être renforcée ponctuellement par des experts, selon la nature de la crise en question.
4. La CECAC élabore son règlement intérieur, qu'elle fait adopter par le comité de gestion du réseau.
5. Le gestionnaire de réseau met à disposition les ressources nécessaires à la création et au fonctionnement de la CECAC.

Article 19

Responsabilités du gestionnaire de réseau et de la CECAC

1. Il incombe au gestionnaire de réseau, conjointement avec les membres de la CECAC, de déclencher l'intervention de la CECAC ou d'y mettre fin.
2. Le gestionnaire de réseau a pour tâche, avec l'assistance de la CECAC:
 - a) de coordonner la gestion des réactions aux crises de réseau, conformément au règlement intérieur de la CECAC, en assurant une coopération étroite avec les structures correspondantes dans les États membres;

- b) d'apporter son aide pour le déclenchement et la coordination des plans d'urgence à l'échelon des États membres;
- c) d'élaborer des mesures d'atténuation à l'échelon du réseau pour garantir une réaction rapide à ces crises de réseau afin de protéger le réseau et de lui permettre de continuer à fonctionner sans risque. À cette fin, le gestionnaire de réseau:
 - i) surveille la situation du réseau 24 heures sur 24 pour détecter les crises de réseau;
 - ii) assure une gestion et une communication efficaces de l'information par la diffusion de données précises, actuelles et cohérentes pour permettre l'application des principes et des procédures de gestion des risques dans les processus décisionnels;
 - iii) facilite la collecte organisée et le stockage centralisé desdites données;
- d) de signaler, le cas échéant, à la Commission, à l'Agence ou aux États membres l'existence d'autres moyens d'atténuation de la crise, notamment les contacts avec les exploitants d'autres modes de transport susceptibles de trouver et de mettre en œuvre des solutions intermodales;
- e) de surveiller le rétablissement et la stabilité du réseau et de faire rapport à ce sujet.

CHAPITRE V

SURVEILLANCE, RAPPORTS ET SUPERVISION

Article 20

Surveillance et rapports

1. Le gestionnaire de réseau met en place un processus de surveillance permanente:
 - a) des performances opérationnelles du réseau;
 - b) des mesures prises et du bilan des performances réalisées par les parties prenantes opérationnelles et les États;
 - c) de l'efficacité et du bon fonctionnement de chacune des fonctions faisant l'objet du présent règlement.
2. La surveillance permanente détecte les déviations éventuelles par rapport au plan de réseau stratégique et au plan de réseau opérationnel. Les parties prenantes opérationnelles assistent le gestionnaire de réseau dans cette tâche en effectuant certaines tâches, dont la fourniture des données.
3. Le gestionnaire de réseau soumet chaque année un rapport à la Commission et à l'Agence sur les mesures prises pour remplir sa mission. Le rapport porte sur les diverses fonctions de réseau considérées isolément ainsi que sur la situation globale du réseau et s'articule étroitement avec le contenu du plan de réseau stratégique et du plan de réseau opérationnel. La Commission informe le comité du ciel unique.

Article 21

Supervision du gestionnaire de réseau

La Commission, avec l'assistance de l'Agence sur les questions de sécurité, assure la supervision du gestionnaire de réseau, en ce qui concerne notamment les exigences du présent règlement et d'autres actes de l'Union. La Commission fait rapport au comité du ciel unique chaque année ou sur demande expresse.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 22

Relations avec les pays tiers

Les pays tiers ainsi que leurs parties prenantes opérationnelles sont admis à participer aux travaux du gestionnaire de réseau.

Article 23

Financement du gestionnaire de réseau

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer le financement des fonctions de réseau confiées au gestionnaire de réseau sur la base des redevances de navigation aérienne. Le gestionnaire de réseau établit ses coûts d'une manière transparente.

Article 24

Responsabilité

Le gestionnaire de réseau prend des dispositions pour couvrir les risques qu'il encourt du fait de sa responsabilité à l'égard de l'exécution de ses tâches. La méthode utilisée pour fournir la couverture doit être adaptée à la perte et au préjudice potentiels en cause, compte tenu du statut juridique du gestionnaire de réseau et du niveau de la couverture de risques disponible auprès des assureurs.

Article 25

Évaluation

La Commission évalue l'efficacité de l'exécution des fonctions de réseau pour le 31 décembre 2013 au plus tard, puis à intervalles réguliers, en tenant dûment compte des périodes de référence du système de performance prévues au règlement (UE) n° 691/2010.

Article 26

Modifications du règlement (UE) n° 691/2010

Le règlement (UE) n° 691/2010 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 3, paragraphe 3, le point m) suivant est ajouté:
 - «m) l'évaluation du plan de performance du gestionnaire de réseau, y compris sa compatibilité avec les objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne.»
- 2) L'article 5 bis suivant est inséré:

«Article 5 bis

Gestionnaire de réseau

1. Le gestionnaire de réseau institué par l'article 3 du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission (*) effectue les tâches suivantes en ce qui concerne le système de performance:

- a) assister la Commission en fournissant les informations de base nécessaires à l'élaboration des objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne avant les périodes de référence et à la surveillance pendant la période de référence. Le gestionnaire de réseau attire notamment l'attention de la Commission sur les baisses significatives et persistantes des performances opérationnelles;
- b) conformément à l'article 20, paragraphe 5, permettre à la Commission d'accéder à toutes les données énumérées à l'annexe IV;
- c) aider les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne à atteindre leur objectif de performance pendant les périodes de référence;
- d) élaborer un plan de performance à adopter dans le cadre du plan de réseau stratégique avant le début de chaque période de référence. Ce plan de performance est public et:
 - i) contient un objectif de performance en matière d'environnement qui est compatible avec l'objectif de performance pour l'ensemble de l'Union européenne sur la totalité de la période de référence, des valeurs annuelles étant utilisées à des fins de surveillance;
 - ii) contient des objectifs de performance pour les autres grands domaines de performance concernés, qui sont compatibles avec l'objectif de performance pour l'ensemble de l'Union européenne sur la totalité de la période de référence, des valeurs annuelles étant utilisées à des fins de surveillance;
 - iii) contient une description des actions prévues pour réaliser les objectifs;
 - iv) contient, s'il y a lieu et si la Commission le décide, des indicateurs de performance clés et des objectifs supplémentaires.

(*) JO L 185 du 15.7.2011, p. 1.»

- 3) À l'article 17, le paragraphe 2 bis suivant est inséré:

«2 bis. La Commission surveille la mise en œuvre du plan de performance du gestionnaire de réseau. Si, au cours de la période de référence, certains objectifs ne sont pas atteints, la Commission applique les mesures appropriées précisées dans le plan de performance en vue de remédier à la situation. À cette fin, les valeurs annuelles figurant dans le plan de performance sont utilisées.»

- 4) À l'annexe III, les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. Environnement

Conception des routes: sans objet au cours de la première période de référence. Au cours de la deuxième période de référence, évaluation du processus de conception des routes utilisé dans le plan de performance et de sa compatibilité avec le processus de mise en place du plan d'amélioration du réseau de routes européen élaboré par le gestionnaire de réseau.

4. Capacités

Niveau de retard: comparaison du niveau attendu de retard ATFM en route utilisé dans les plans de performance avec une valeur de référence fournie par la procédure de planification des capacités d'Eurocontrol et dans le plan de réseau opérationnel du gestionnaire de réseau.»

Article 27

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 2011.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

LA FONCTION DE CONCEPTION DU RÉSEAU DE ROUTES EUROPÉEN (ERND)

PARTIE A

Objectif

1. La fonction ERND:
 - a) réalise un plan d'amélioration du réseau de routes européen pour assurer le fonctionnement sûr et efficace du trafic aérien en tenant dûment compte des incidences sur l'environnement;
 - b) favorise, dans le cadre du plan d'amélioration du réseau de routes européen, le développement d'une structure d'espace aérien offrant le niveau requis de sécurité, de capacité, de flexibilité, de réactivité, de performances environnementales et de fourniture ininterrompue de services de navigation aérienne diligents, en tenant dûment compte des besoins en matière de sûreté et de défense;
 - c) assure l'interconnectivité et l'interopérabilité régionales du réseau de routes européen dans la région Europe de l'OACI et avec les régions OACI adjacentes.
2. L'élaboration d'un plan d'amélioration du réseau de routes européen repose sur un processus décisionnel coopératif. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen constitue le volet propre à l'ERND du plan de réseau opérationnel et présente les modalités de mise en œuvre de la partie ERND du plan de réseau stratégique.
3. Les États membres restent responsables des modalités d'élaboration, d'approbation et de création des structures d'espace aérien destinées à l'espace aérien de leur ressort.

PARTIE B

Principes de planification

1. Sans préjudice de la souveraineté des États membres sur l'espace aérien et des contraintes des États membres en matière d'ordre public, de sécurité publique et de défense, le gestionnaire de réseau, les États membres, les pays tiers, les usagers de l'espace aérien, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les prestataires de services de navigation aérienne soit en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels soit à titre individuel mettent au point, au moyen d'un processus décisionnel coopératif, le plan d'amélioration du réseau de routes européen, tout en appliquant les principes de conception de l'espace aérien énoncés à la présente annexe. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen répond aux objectifs de performance établis pour le gestionnaire de réseau dans le système de performance.
2. Le processus décisionnel coopératif bénéficie de l'appui de structures de travail détaillées, permanentes et appropriées, qu'il appartient au gestionnaire de réseau d'établir à l'échelon des experts avec la participation de toutes les parties prenantes. Les structures de consultation seront organisées selon une périodicité correspondant aux besoins de la fonction de conception du réseau de routes européen.
3. Pour assurer une connectivité suffisante du plan d'amélioration du réseau de routes européen, le gestionnaire de réseau et les États membres associent les pays tiers au processus décisionnel coopératif conformément à l'article 22. Une coopération appropriée est assurée entre, d'une part, le gestionnaire de réseau et ses structures de travail détaillées au niveau des experts accompagnant la mise au point du plan d'amélioration du réseau de routes européen et, d'autre part, les structures de travail concernées de l'OACI au niveau des experts couvrant les améliorations du réseau de routes à l'interface.
4. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen est un plan glissant tenant compte de tous les éléments nécessaires pour que l'espace aérien européen soit organisé comme une entité unique et réponde aux objectifs de performance applicables.
5. Le plan comprend:
 - a) les principes généraux communs complétés par des spécifications techniques concernant la conception de l'espace aérien;
 - b) les exigences militaires en matière d'espace aérien;
 - c) un réseau de routes européen défini d'un commun accord et, si possible, une structure d'espace aérien de route libre permettant de répondre à toutes les exigences des usagers et dont les modalités couvriraient l'ensemble des projets de modification de l'espace aérien;

- d) les règles d'utilisation et la disponibilité du réseau de routes et de l'espace aérien de route libre;
 - e) des indications concernant la sectorisation recommandée du contrôle de la circulation aérienne (ATC) à l'appui de la structure d'espace aérien des services de la circulation aérienne (ATS) à organiser, adopter et mettre en œuvre par les États membres;
 - f) des orientations concernant la gestion de l'espace aérien;
 - g) un calendrier d'élaboration précis;
 - h) le calendrier d'un cycle commun de publication et de mise en œuvre dans le cadre du plan de réseau opérationnel;
 - i) une vue d'ensemble de la situation actuelle et prévue du réseau, y compris les performances attendues sur la base des plans actuels et des plans adoptés.
6. Le gestionnaire de réseau veille à l'existence de structures appropriées pour toutes les activités afin de permettre la coordination entre autorités civiles et militaires dans le processus de décision coopératif.
7. Le gestionnaire de réseau, les États membres, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les prestataires de services de navigation aérienne en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel assurent l'intégration cohérente des projets de conception de l'espace aérien, adoptés dans le cadre du processus décisionnel coopératif, dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen.
8. Les États membres et les blocs d'espace aérien fonctionnels veillent à ce que, préalablement à leur mise en œuvre, les projets de conception de l'espace aérien à l'échelon national et à l'échelon des blocs d'espace aérien fonctionnels soient compatibles et cohérents avec le plan d'amélioration du réseau de routes européen et soient coordonnés avec les États concernés par ces plans et avec le gestionnaire de réseau.
9. Les données relatives aux changements apportés à des projets qui nécessitent un contrôle de compatibilité et doivent être communiqués au gestionnaire du réseau comprennent, entre autres:
- a) les changements de tracé des routes;
 - b) les changements de direction des routes;
 - c) les changements d'affectation des routes;
 - d) la description de l'espace aérien de route libre, y compris les règles d'utilisation associées;
 - e) les règles d'utilisation des routes et la disponibilité des routes;
 - f) les changements de délimitation verticale ou horizontale des secteurs;
 - g) l'ajout ou le retrait de points significatifs;
 - h) les changements d'utilisation de l'espace aérien transfrontière;
 - i) les changements de coordonnées de points significatifs;
 - j) les changements ayant une incidence sur le transfert de données;
 - k) changements ayant une incidence sur les données publiées dans les publications d'information aéronautique;
 - l) les changements ayant une incidence sur les lettres d'accord concernant la conception et l'utilisation de l'espace aérien.
10. Le gestionnaire de réseau et les États membres élaborent, dans le cadre de la présente annexe et par l'intermédiaire du processus décisionnel coopératif, des propositions communes pour la modification des documents concernés de l'OACI. Dans le cas de modifications portant sur des documents de l'OACI relatifs aux routes ATS impliquant un survol de la haute mer, les États membres appliquent les procédures de coordination applicables de l'OACI.
11. Le gestionnaire de réseau, les États membres, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroport, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les prestataires de services de navigation aérienne en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel réexaminent en permanence, dans le cadre du processus décisionnel coopératif, le plan d'amélioration du réseau de routes européen afin de prendre en compte l'évolution des contraintes pesant sur l'espace aérien ou l'apparition de nouvelles contraintes. Une coordination permanente sera assurée avec les autorités militaires.

PARTIE C

Principes de conception de l'espace aérien

1. Avec l'élaboration du plan d'amélioration du réseau de routes européen, le gestionnaire de réseau, les États membres, les pays tiers, les blocs fonctionnels d'espace aérien et les prestataires de services de navigation aérienne en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel adhèrent, dans le cadre du processus décisionnel coopératif, aux principes suivants de conception de l'espace aérien:
 - a) La mise en place et la configuration des structures d'espace aérien sont fondées sur les exigences opérationnelles, indépendamment des frontières nationales, des limites des blocs d'espace aérien fonctionnels ou des limites des régions d'information de vol et ne sont pas nécessairement liées par le niveau de division entre les espaces aériens supérieur et inférieur.
 - b) la conception des structures d'espace aérien est un processus transparent dans lequel les décisions prises sont publiées, de même que leur justification fondée sur la prise en compte des exigences de tous les usagers en conciliant les aspects de sécurité, de capacité et d'environnement et en tenant dûment compte des besoins militaires et de la sécurité nationale;
 - c) La demande de trafic actuelle et prévue, au niveau du réseau et au niveau local, et les objectifs de performance constituent les éléments de départ du plan d'amélioration du réseau de routes européen en vue de satisfaire les besoins des principaux courants de trafic et aéroports.
 - d) La connectivité verticale et horizontale, comprenant l'espace aérien terminal et la structure de l'espace aérien à l'interface, est assurée.
 - e) Les vols peuvent être assurés le long ou au plus près des routes et profils de vol demandés par les usagers durant la phase de croisière.
 - f) L'évaluation et le développement éventuel de toutes les propositions de structures d'espace aérien émanant des parties prenantes ayant un besoin opérationnel en la matière, y compris l'espace aérien de route libre, les options de routes multiples et les routes conditionnelles (CDR), font l'objet d'une acceptation.
 - g) la conception des structures d'espace aérien, y compris l'espace aérien de route libre et les secteurs ATC, tient compte des structures d'espace aérien existantes ou proposées destinées à des activités qui nécessitent une réservation d'espace aérien ou un espace aérien réglementé. À cette fin, seules des structures compatibles avec l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien (FUA) sont établies. L'harmonisation et la cohérence de ces structures sont assurées dans toute la mesure du possible sur l'ensemble du réseau européen;
 - h) le développement de la conception du secteur ATC commence par l'harmonisation des routes ou courants de trafic requis dans le cadre d'un processus itératif qui assurera la compatibilité entre les routes ou les courants et les secteurs;
 - i) Les secteurs ATC sont conçus de manière à permettre la construction de configurations de secteur qui satisfont aux courants de trafic et sont adaptables et proportionnées à une demande de trafic variable.
 - j) Des accords sur la prestation de services sont établis dans les cas où, pour des raisons opérationnelles, les secteurs ATC doivent être organisés en excédant les frontières nationales, les limites des blocs d'espace aérien fonctionnels ou les limites des régions d'information de vol.
2. Le gestionnaire de réseau, les États membres, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les prestataires de services de navigation aérienne en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel veillent, dans le cadre du processus décisionnel coopératif, à ce que les principes suivants s'appliquent en ce qui concerne l'utilisation de l'espace aérien et la gestion des capacités.
 - a) Les structures d'espace aérien sont planifiées de manière à faciliter une utilisation et une gestion souple et réactive de l'espace aérien en ce qui concerne les options de routes, les courants de trafic, les systèmes de configuration des secteurs et la configuration des autres structures d'espace aérien.
 - b) les structures d'espace aérien doivent permettre la mise en place, à titre facultatif, d'options de routes supplémentaires tout en assurant leur compatibilité (considérations de capacité et limites de conception du secteur).

PARTIE D

Suivi continu des performances au niveau du réseau

1. Afin d'assurer une amélioration régulière des performances, le gestionnaire de réseau, en étroite coopération avec les États, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les parties prenantes opérationnelles, procède à un réexamen périodique de l'efficacité des structures d'espace aérien mises en œuvre.

2. Ce réexamen porte, entre autres, sur:
- a) l'évolution de la demande de trafic;
 - b) les performances et les contraintes en matière de capacités et d'efficacité des vols à l'échelon des États, des blocs d'espace aérien fonctionnels ou du réseau;
 - c) l'évaluation des aspects liés à l'utilisation de l'espace aérien, du point de vue tant civil que militaire;
 - d) l'évaluation de la sectorisation et des configurations de secteurs utilisées;
 - e) l'évaluation de l'intégrité et de la continuité des structures d'espace aérien;
 - f) l'information de la Commission dans les cas où les solutions requises excèdent les compétences des gestionnaires de réseau.
-

ANNEXE II

LA FONCTION DE RADIOFRÉQUENCE

PARTIE A

Exigences relatives à l'exécution de la fonction

1. Les États membres désignent une personne, une autorité ou un organisme compétent en qualité de gestionnaire national des fréquences chargé de veiller à ce que les assignations de fréquence soient effectuées, modifiées et mises à disposition conformément au présent règlement. Les États membres communiquent à la Commission et au gestionnaire de réseau le nom et l'adresse de ces personnes au plus tard 4 mois après l'adoption du présent règlement.
2. Le gestionnaire de réseau élabore et coordonne les aspects stratégiques du spectre radioélectrique liés au réseau qui doivent être dûment documentés dans le plan de réseau stratégique et le plan de réseau opérationnel. Le gestionnaire de réseau assiste la Commission et les États membres pour l'élaboration de positions communes dans le domaine de l'aviation afin de coordonner les contributions des États membres dans les enceintes internationales, notamment la Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications (CEPT) et l'Union internationale des télécommunications (UIT).
3. Le gestionnaire de réseau, à la demande du ou des gestionnaires nationaux des radiofréquences, prend les mesures qui s'imposent, avec la Commission et la CEPT, pour résoudre les problèmes qui se posent dans d'autres secteurs d'activité.
4. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences informent le gestionnaire de réseau des cas de brouillage radio affectant le réseau européen de l'aviation. Le gestionnaire de réseau enregistre les cas et contribue à leur évaluation. Le gestionnaire de réseau, à la demande du ou des gestionnaires nationaux des radiofréquences, coordonne ou fournit tout le soutien nécessaire pour résoudre ou atténuer ces cas, y compris par des mesures prises avec la Commission et la CEPT.
5. Le gestionnaire de réseau constitue et tient à jour un registre central conçu pour stocker toutes les données sur les assignations de fréquence comme indiqué au point 14.
6. Les États membres se servent du registre central pour remplir leurs obligations administratives envers l'OACI en matière d'enregistrement des assignations de fréquence.
7. Le gestionnaire de réseau et les gestionnaires nationaux des radiofréquences continuent à développer et à améliorer les procédures de gestion des fréquences, les critères de planification, les jeux de données et les processus afin d'optimiser l'utilisation et l'occupation du spectre radioélectrique par la circulation aérienne générale. Le gestionnaire de réseau, à la demande d'un ou plusieurs États membres, les propose ensuite au niveau régional.
8. Quand une assignation de fréquence est nécessaire, le demandeur dépose une demande auprès du gestionnaire national des radiofréquences compétent, accompagnée de toutes les informations utiles et de sa justification.
9. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences et le gestionnaire de réseau évaluent et hiérarchisent les demandes de fréquences sur la base des exigences opérationnelles et de critères convenus. De plus, le gestionnaire de réseau détermine leur incidence sur le réseau conjointement avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences. Le gestionnaire de réseau établit ces critères en consultation avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences dans les 12 mois suivant l'adoption du présent règlement, et il les tient à jour et les actualise par la suite, s'il y a lieu.
10. Lorsqu'il existe une incidence sur le réseau, le gestionnaire de réseau détermine la ou les fréquences appropriées pour répondre à la demande en tenant compte des exigences suivantes:
 - a) la nécessité de mettre à disposition des services d'infrastructure de communication, de navigation et de surveillance sûrs;
 - b) la nécessité d'optimiser l'utilisation des ressources limitées du spectre radioélectrique;
 - c) la nécessité d'assurer un accès rentable, équitable et transparent au spectre radioélectrique;
 - d) les exigences opérationnelles du ou des demandeurs et des parties prenantes opérationnelles;
 - e) les prévisions quant à la demande future de ressources du spectre radioélectrique;
 - f) les dispositions contenues dans le manuel de gestion des fréquences EUR de l'OACI.

11. En l'absence d'incidence sur le réseau, les gestionnaires nationaux des radiofréquences déterminent la ou les fréquences appropriées pour répondre à la demande en tenant compte des exigences du point 10.
12. Lorsqu'une demande de fréquence ne peut pas être satisfaite, les gestionnaires nationaux des radiofréquences peuvent demander au gestionnaire du réseau d'entreprendre une recherche de fréquence spécifique. Afin de trouver une solution pour les gestionnaires nationaux des radiofréquences, le gestionnaire de réseau peut, avec l'aide des gestionnaires nationaux des radiofréquences, procéder à un examen spécifique de la situation en matière d'utilisation des fréquences dans la zone géographique concernée.
13. Le gestionnaire national des radiofréquences assigne la ou les fréquences appropriées définies aux points 10, 11 ou 12.
14. Le gestionnaire national des radiofréquences enregistre chaque assignation de fréquence dans le registre central en mentionnant les informations suivantes:
 - a) les données définies dans le manuel de gestion des fréquences EUR de l'OACI, y compris les données techniques et opérationnelles pertinentes qui y sont associées;
 - b) les exigences de données renforcées résultant du point 7;
 - c) une description de l'utilisation opérationnelle de l'assignation de fréquence;
 - d) les coordonnées de la partie prenante opérationnelle faisant usage de l'assignation de fréquence.
15. Lors de l'assignation de fréquence au demandeur, le gestionnaire national des radiofréquences en précise les conditions d'utilisation. Ces conditions précisent au minimum que l'assignation de fréquence:
 - a) reste valable aussi longtemps qu'elle est utilisée pour répondre aux exigences opérationnelles décrites par le demandeur;
 - b) peut faire l'objet d'une demande de déplacement de fréquence, ces déplacements devant être mis en œuvre dans un délai limité;
 - c) est sujette à modification si l'utilisation opérationnelle décrite par le demandeur évolue.
16. Le ou les gestionnaires nationaux des radiofréquences veillent à ce que tout déplacement, toute modification ou toute mise à disposition de fréquence nécessaire s'effectue dans les délais convenus et à ce que le registre central soit mis à jour en conséquence. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences transmettent au gestionnaire de réseau une justification appropriée lorsque ces actions ne peuvent être effectuées.
17. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences veillent à ce que les détails opérationnels, techniques et administratifs visés au point 14 concernant toutes les assignations de fréquence utilisées dans le réseau aéronautique européen soient disponibles dans le registre central pour le 31 décembre 2011 au plus tard.
18. Le gestionnaire de réseau et le ou les gestionnaires nationaux des radiofréquences effectuent un suivi et des évaluations des bandes de fréquences et des assignations de fréquence pour l'aviation sur la base de procédures transparentes, afin de s'assurer de leur utilisation correcte et rationnelle. Le gestionnaire de réseau met en place ces procédures en consultation avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences au plus tard 12 mois après l'adoption du présent règlement, et il les tient à jour et les actualise par la suite, s'il y a lieu. Le gestionnaire de réseau constate notamment tout écart entre le registre central, l'objectif opérationnel et l'utilisation effective de l'assignation de fréquence. Le gestionnaire de réseau notifie ces écarts au gestionnaire national des radiofréquences afin qu'il y soit remédié dans un délai convenu.
19. Le gestionnaire de réseau veille à ce que des outils communs soient disponibles pour la prise en charge des activités centrales et nationales de planification, de coordination, d'enregistrement, d'audit et d'optimisation. Des outils sont notamment mis au point pour l'analyse des données du registre central afin de surveiller l'efficacité de la fonction, ainsi que d'organiser et de mettre en œuvre le processus d'optimisation des fréquences prévu au point 7.

PARTIE B

Exigences relatives à l'organisation de la fonction

1. Le processus décisionnel coopératif entre les gestionnaires nationaux des radiofréquences et le gestionnaire de réseau est fondé sur des structures soumises à l'approbation du comité de gestion du réseau, conformément à l'article 16 du présent règlement après avis favorable du comité du ciel unique conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004.

2. En cas de désaccord sur les structures visées à la partie B, point 1, de la présente annexe, le gestionnaire de réseau ou les États membres concernés saisissent la Commission. La Commission agit conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004.
 3. Les structures prévoient au minimum les éléments suivants:
 - a) les critères d'évaluation des exigences opérationnelles et leur hiérarchisation;
 - b) les délais minimaux pour la coordination des assignations de fréquence nouvelles ou modifiées;
 - c) les mécanismes garantissant que le gestionnaire de réseau et les gestionnaires nationaux des radiofréquences satisfont aux objectifs de performance pertinents pour l'ensemble de l'Union européenne;
 - d) une mention prévoyant que les procédures, critères et processus renforcés de gestion des fréquences n'ont pas d'effets négatifs sur ceux appliqués par d'autres pays dans le cadre des procédures régionales de l'OACI;
 - e) les exigences garantissant que les États membres procèdent aux consultations nécessaires avec toutes les parties prenantes concernées au niveau national et européen sur les structures de gestion nouvelles ou modifiées.
 4. Les structures initiales de coordination des radiofréquences sont pleinement compatibles avec les structures existantes. Leur évolution est précisée en coopération avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences en réduisant autant que possible les doubles emplois.
 5. La coordination en ce qui concerne l'utilisation stratégique et tactique des radiofréquences avec les pays limitrophes qui ne participent pas aux travaux du gestionnaire du réseau est assurée par l'OACI dans le cadre de ses structures de travail régionales. Ces travaux viseront également à permettre aux pays limitrophes d'accéder aux services du gestionnaire de réseau.
 6. Le gestionnaire de réseau et les gestionnaires nationaux des radiofréquences se mettent d'accord sur les priorités générales de la fonction en vue d'améliorer la conception et le fonctionnement du réseau aérien européen. Ces priorités sont documentées sous la forme d'un volet fréquences inclus dans le plan de réseau stratégique et le plan de réseau opérationnel et font l'objet d'une consultation des parties prenantes. L'établissement des priorités peut notamment viser des bandes, des zones et des services spécifiques.
 7. Les États membres veillent à ce que l'utilisation des bandes de fréquences de l'aviation par les usagers militaires soit dûment coordonnée avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences et le gestionnaire de réseau.
-

ANNEXE III

LA FONCTION DES CODES DE TRANSPONDEUR

PARTIE A

Exigences relatives à la fonction des codes de transpondeur

1. Les objectifs de cette fonction sont:
 - a) d'améliorer la qualité du processus d'attribution des codes par une répartition claire des rôles et des responsabilités de toutes les parties prenantes concernées, étant entendu que les performances globales du réseau jouent un rôle central dans la détermination de l'attribution des codes;
 - b) d'accroître la transparence dans l'attribution des codes et l'utilisation effective des codes de manière à permettre une meilleure évaluation de l'efficacité globale du réseau;
 - c) de constituer, sous la forme de règles contraignantes, la base réglementaire permettant une application et surveillance plus efficaces.
2. Les codes de transpondeur pour le SSR sont attribués par l'intermédiaire du gestionnaire de réseau aux États membres et aux prestataires de services de navigation aérienne de manière à en optimiser une distribution sûre et efficace en tenant compte:
 - a) des exigences opérationnelles de toutes les parties prenantes opérationnelles;
 - b) des niveaux du trafic aérien effectifs et prévus;
 - c) de l'utilisation requise des codes de transpondeur pour le SSR conformément aux dispositions pertinentes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI pour la région Europe, du document «Facilities and Services Implementation» et des documents d'orientation.
3. Le gestionnaire de réseau met en permanence à la disposition des États membres, des prestataires de services de navigation aérienne et des pays tiers une liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR comprenant une description complète et actualisée de l'attribution des codes SSR dans l'espace aérien au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3.
4. Le gestionnaire de réseau met en œuvre un processus formel d'établissement, d'évaluation et de coordination des exigences pour l'attribution des codes de transpondeur pour le SSR, en tenant compte de toutes leurs utilisations civiles et militaires requises.
5. Le processus formel prévu au point 4 comprend au minimum les procédures, délais et objectifs de performance pertinents retenus pour la réalisation des activités suivantes:
 - a) présentation de demandes d'attribution de codes de transpondeur pour le SSR;
 - b) évaluation des demandes d'attribution de codes de transpondeur pour le SSR;
 - c) coordination des modifications proposées de l'attribution des codes de transpondeur pour le SSR avec les États membres et les pays tiers conformément aux exigences énoncées dans la partie B;
 - d) vérification périodique des attributions et besoins de codes SSR en vue d'optimiser la situation, y compris la réaffectation d'attributions de codes existantes;
 - e) modification, approbation et distribution régulières de la liste d'attribution globale des codes de transpondeur pour le SSR figurant au point 3;
 - f) notification, évaluation et résolution des conflits imprévus entre les assignations de codes de transpondeur pour le SSR;
 - g) notification, évaluation et résolution d'assignations erronées de codes de transpondeur pour le SSR détectées lors des contrôles de rétention de code;
 - h) notification, évaluation et résolution d'insuffisances imprévues dans les attributions des codes de transpondeur pour le SSR;
 - i) fourniture de données et d'informations conformément aux exigences fixées dans la partie C.

6. Les demandes d'attribution de codes de transpondeur pour le SSR reçues dans le cadre du processus prévu au point 4 sont vérifiées par le gestionnaire de réseau afin d'établir si elles respectent les exigences du processus en ce qui concerne les conventions relatives au format et aux données, l'exhaustivité, l'exactitude, l'actualité et la justification.
7. Les États membres veillent à ce que les codes de transpondeur pour le SSR soient affectés aux aéronefs conformément à la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR figurant au point 3.
8. Le gestionnaire de réseau peut être chargé de gérer, au nom des États membres et des prestataires de services de navigation aérienne, un système centralisé de gestion et d'assignation des codes de transpondeur pour le SSR en vue de l'assignation automatique des codes de transpondeur pour le SSR à la circulation aérienne générale.
9. Le gestionnaire de réseau met en œuvre des procédures et outils pour l'évaluation et l'analyse régulières de l'utilisation effective des codes de transpondeur pour le SSR par les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne.
10. Des plans et des procédures sont arrêtés d'un commun accord entre le gestionnaire de réseau, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne pour l'analyse et l'identification périodique des exigences futures en matière de codes de transpondeur pour le SSR. Cette analyse détermine notamment les incidences qu'une insuffisance prévue dans l'attribution des codes de transpondeur pour le SSR pourrait avoir sur le plan des performances.
11. Des manuels d'exploitation sont élaborés et tenus à jour contenant les instructions et informations nécessaires pour permettre l'exécution de la fonction de réseau conformément aux exigences du présent règlement. Ces manuels d'exploitation sont distribués et tenus à jour conformément aux processus applicables en matière de gestion de la qualité et de la documentation.

PARTIE B

Exigences applicables au mécanisme de consultation spécifique

1. Le gestionnaire de réseau établit un mécanisme spécial pour la coordination et la consultation des structures détaillées d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR. Ce mécanisme:
 - a) garantit que l'incidence de l'utilisation des codes de transpondeur pour le SSR dans les pays tiers est prise en compte par une participation aux structures de travail relatives à la gestion de ces codes prévues dans les dispositions y afférentes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, région Europe, document «Facilities and Services Implementation»;
 - b) garantit que la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR visée dans la partie A, point 3, est compatible avec le plan de gestion des codes figurant dans les dispositions correspondantes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, région Europe, document «Facilities and Services Implementation»;
 - c) précise les exigences destinées à assurer que les consultations nécessaires sont menées avec les États membres concernés sur les structures de gestion nouvelles ou modifiées des codes de transpondeur pour le SSR;
 - d) précise les exigences destinées à assurer que les États membres mènent les consultations nécessaires avec les parties prenantes concernées à l'échelon national sur les structures de gestion nouvelles ou modifiées des codes de transpondeur pour le SSR;
 - e) garantit que la coordination avec les pays tiers sur l'utilisation stratégique et tactique des codes de transpondeur pour le SSR est assurée dans le cadre des structures de travail relatives à la gestion des codes de transpondeur pour le SSR figurant dans les dispositions correspondantes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, région Europe, document «Facilities and Services Implementation»;
 - f) précise les délais minimaux pour la coordination et la consultation des propositions d'attributions de code de transpondeur pour le SSR nouvelles ou modifiées;
 - g) garantit que les changements apportés à la liste d'attributions de codes de transpondeur pour le SSR sont soumis à l'approbation des États membres concernés par les changements;
 - h) spécifie les exigences visant à garantir que les changements apportés à la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR sont communiqués à toutes les parties prenantes immédiatement après son approbation, sans préjudice des procédures nationales applicables à la communication d'informations sur l'utilisation des codes de transpondeur pour le SSR par les autorités militaires.
2. Le gestionnaire de réseau, en coordination avec les autorités militaires nationales, veille à ce que les mesures nécessaires soient prises pour que l'attribution et l'utilisation des codes de transpondeur pour le SSR à des fins militaires n'aient pas d'incidence négative sur la sécurité ou la fluidité de la circulation aérienne générale.

PARTIE C

Exigences relatives à la fourniture de données

1. Les demandes soumises pour des attributions nouvelles ou modifiées de codes de transpondeur pour le SSR sont conformes aux exigences en matière de conventions relatives au format et aux données, d'exhaustivité, de précision, d'actualité et de justification liées au processus décrit dans la partie A, point 4.
 2. Les données et informations suivantes sont transmises au gestionnaire de réseau par les États membres, le cas échéant, dans les délais convenus que prescrit le gestionnaire de réseau pour assurer l'exécution de la fonction de réseau concernant les codes de transpondeur pour le SSR:
 - a) un relevé actualisé de l'attribution et de l'utilisation de tous les codes de transpondeur pour le SSR dans leur ressort, sous réserve des contraintes de sûreté éventuelles en ce qui concerne la divulgation complète de certaines attributions de codes militaires non utilisées pour la circulation aérienne générale;
 - b) une justification attestant que les attributions existantes et demandées de codes de transpondeur pour le SSR constituent le minimum nécessaire pour répondre aux exigences opérationnelles;
 - c) les détails concernant toute attribution de codes de transpondeur pour le SSR qui n'est plus nécessaire à des fins opérationnelles et qui peut être mise à disposition en vue d'une réaffectation au sein du réseau;
 - d) la notification de toute insuffisance effective non prévue dans les attributions de codes de transpondeur pour le SSR;
 - e) les détails de tout changement dans la planification de l'installation ou dans le statut opérationnel des systèmes ou composants pouvant avoir une incidence sur l'assignation des codes de transpondeur pour le SSR à des vols.
 3. Les données et informations suivantes sont transmises au gestionnaire de réseau par les prestataires de services de navigation aérienne, le cas échéant, dans les délais convenus que prescrit le gestionnaire de réseau pour assurer l'exécution de la fonction de réseau en ce qui concerne les codes transpondeur SSR:
 - a) les comptes rendus de position corrélés (CPR) du système amélioré de gestion tactique des courants de trafic (ETFMS) contenant les assignations de codes de transpondeur pour le SSR aux fins de la circulation aérienne générale en ce qui concerne les vols effectués selon les règles du vol aux instruments;
 - b) les notifications portant sur tout conflit réel non prévu ou de tout risque résultant d'une assignation opérationnelle effective de code de transpondeur pour le SSR, y compris les informations sur la façon dont le conflit a été résolu.
 4. Les réactions des États membres et des prestataires de services de navigation aérienne à la coordination des propositions de modification d'attributions de codes de transpondeur pour le SSR et de mise à jour de la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR doivent au minimum:
 - a) déterminer s'il est prévu ou non un conflit ou un risque éventuel entre des attributions de codes de transpondeur pour le SSR;
 - b) confirmer si les exigences opérationnelles ou l'efficacité seront affectées;
 - c) confirmer que les modifications apportées aux attributions de codes de transpondeur pour le SSR peuvent être mises en œuvre dans les délais requis.
-

ANNEXE IV

MODÈLE POUR LE PLAN DE RÉSEAU STRATÉGIQUE

Le plan de réseau stratégique se fonde sur la structure suivante.

1. INTRODUCTION

1.1. Champ d'application du plan de réseau stratégique (portée géographique et durée)

1.2. Élaboration du plan et processus de validation

2. CONTEXTE GÉNÉRAL ET EXIGENCES

2.1. Description de la situation actuelle et prévue du réseau, y compris en ce qui concerne l'ERND, l'ATFM, les aéroports et les ressources limitées

2.2. Défis et perspectives en rapport avec la durée du plan (y compris les prévisions et l'évolution mondiale de la demande de trafic)

2.3. Objectifs de performance et exigences opérationnelles exprimés par les différentes parties prenantes et objectifs de performance à l'échelle de l'Union européenne

3. VISION STRATÉGIQUE

3.1. Description de la stratégie selon laquelle le réseau se développera et progressera pour réaliser les objectifs de performance et répondre aux exigences opérationnelles

3.2. Conformité avec le système de performance

3.3. Respect du plan directeur ATM européen

4. OBJECTIFS STRATÉGIQUES

4.1. Description des objectifs stratégiques du réseau:

— comprenant les aspects coopératifs des parties prenantes opérationnelles participantes en termes de rôles et de responsabilités,

— indiquant de quelle manière les objectifs stratégiques répondront aux exigences,

— déterminant la manière de mesurer les progrès accomplis vers la réalisation de ces objectifs,

— indiquant l'effet que produiront les objectifs stratégiques sur le secteur d'activité et les autres secteurs concernés.

5. PLAN DE PERFORMANCE

Le plan de performance est établi selon la structure suivante.

1. Introduction

1.1. Description de la situation (champ d'application du plan, fonctions couvertes, etc.)

1.2. Description du scénario macroéconomique pour la période de référence, y compris des hypothèses globales (trafic prévu, etc.)

1.3. Description des résultats de la consultation des parties intéressées afin de préparer le plan de performance (principales questions soulevées par les participants et, si possible, compromis obtenus)

2. Objectifs de performance au niveau du gestionnaire de réseau

2.1. Objectifs de performance dans chaque domaine clé pertinent, fixés en fonction de chaque indicateur clé pertinent, pour toute la période de référence, avec des valeurs annuelles à utiliser pour le suivi et les mesures incitatives

2.2. Description et explication de la contribution et de l'incidence des objectifs de performance du gestionnaire de réseau sur les objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne

3. Contribution de chaque fonction
 - 3.1. Objectifs de performance individuels pour chaque fonction (ATFM, ERND, codes de transpondeur pour le SSR, fréquences)
 4. Dimension militaire
 - 4.1. Description de la dimension civil-militaire du plan, exposant comment le concept de gestion souple de l'espace aérien est appliqué afin d'accroître la capacité en tenant dûment compte de l'efficacité des opérations militaires et, si nécessaire, des indicateurs et objectifs de performance pertinents compatibles avec ceux du plan de performance
 5. Analyse de sensibilité et comparaison avec le plan de performance précédent
 - 5.1. Sensibilité aux hypothèses extérieures
 - 5.2. Comparaison avec le plan de performance précédent
 6. Mise en œuvre du plan de performance
 - 6.1. Description des mesures mises en place par le comité de gestion du réseau pour atteindre les objectifs de performance, telles que:
 - mécanismes de suivi pour garantir que les activités de sécurité et les plans d'entreprise sont mis en œuvre,
 - mesures pour contrôler la mise en œuvre des plans de performance et en rendre compte, y compris concernant les moyens de remédier à la situation si les objectifs ne sont pas atteints au cours de la période de référence.
 6. PLANIFICATION STRATÉGIQUE
 - 6.1. Description de la planification à court/moyen terme:
 - les priorités pour chacun des objectifs stratégiques,
 - la mise en œuvre de chacun des objectifs stratégiques en termes de déploiement de technologie nécessaire, d'impact architectural, d'aspects humains, de coûts exposés, d'avantages, ainsi que pour la gouvernance, les ressources et la réglementation nécessaires,
 - la participation requise des parties prenantes opérationnelles sur chaque élément du plan, y compris leurs rôles et responsabilités,
 - le niveau convenu de participation du gestionnaire de réseau pour soutenir la mise en œuvre de chaque élément du plan pour chaque fonction.
 - 6.2. Description de la planification à long terme:
 - l'intention de réaliser chacun des objectifs stratégiques sur le plan des technologies requises et des aspects de RD correspondants, de l'impact architectural, des aspects humains, de l'analyse de rentabilité, de la gouvernance et de la réglementation nécessaires, ainsi que de la justification connexe de ces investissements en termes de sécurité et d'enjeux économiques,
 - la participation requise des parties prenantes opérationnelles sur chaque élément du plan, y compris leurs rôles et responsabilités.
 7. ÉVALUATION DES RISQUES
 - 7.1. Description des risques liés à la mise en œuvre du plan
 - 7.2. Description du processus de suivi (y compris les divergences éventuelles par rapport aux objectifs initiaux)
 8. RECOMMANDATIONS
 - 8.1. Détermination des mesures à prendre par l'Union et les États membres pour soutenir la mise en œuvre du plan
-

ANNEXE V

MODÈLE DE PLAN DE RÉSEAU OPÉRATIONNEL

Le plan de réseau opérationnel est fondé sur la structure générale suivante (qui sera adaptée aux diverses fonctions individuelles et aux échéances du plan de réseau opérationnel pour tenir compte de sa nature de plan glissant et de ses objectifs à l'horizon de trois à cinq ans, à un an, à une saison, à une semaine et à un jour):

1. INTRODUCTION
 - 1.1. Champ d'application du plan de réseau opérationnel (portée géographique et durée)
 - 1.2. Élaboration du plan et processus de validation
2. DESCRIPTION DU PLAN DE RÉSEAU OPÉRATIONNEL, DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS ET DES OBJECTIFS GÉNÉRAUX
 - comprenant l'aspect collaboratif des parties prenantes opérationnelles participantes en termes de rôles et de responsabilités,
 - indiquant de quelle manière les objectifs opérationnels et les objectifs généraux seront couverts dans les phases tactique, pré-tactique, à court terme et à moyen terme du plan de réseau opérationnel, ainsi que les autres objectifs de performance fixés en vertu des règles de performance,
 - indiquant les priorités établies et les ressources nécessaires pour la période de planification,
 - indiquant l'incidence sur le secteur de l'ATM et les autres secteurs concernés.
3. PROCESSUS GLOBAL DE PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE DU RÉSEAU
 - description du processus global de planification opérationnelle du réseau,
 - description de la stratégie selon laquelle le plan de réseau opérationnel évoluera et progressera pour satisfaire aux exigences de performance opérationnelle et aux autres objectifs de performance fixés par le règlement sur la performance,
 - description des outils et données utilisés.
4. CONTEXTE GÉNÉRAL ET EXIGENCES OPÉRATIONNELLES
 - 4.1. Description sommaire des performances opérationnelles du réseau dans le passé
 - 4.2. Défis et perspectives en rapport avec la durée du plan
 - 4.3. Prévisions de trafic sur le réseau conformément aux appendices 1 et 2, comprenant:
 - les prévisions concernant le réseau,
 - les prévisions concernant les prestataires de services de navigation aérienne, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les centres de contrôle régional (ACC),
 - les prévisions concernant les principaux aéroports,
 - l'analyse des prévisions de trafic selon plusieurs scénarios,
 - l'analyse de l'impact des événements spéciaux.
 - 4.4. Exigences de performance opérationnelle du réseau, comprenant:
 - les exigences de capacité globale du réseau,
 - les exigences de capacité applicables aux prestataires de services de navigation aérienne, aux blocs d'espace aérien fonctionnels et aux centres de contrôle régional (ACC),
 - la capacité des aéroports,
 - l'analyse des exigences de capacité,
 - les exigences en matière d'environnement/efficacité des vols pour l'ensemble du réseau,
 - les exigences de sécurité pour l'ensemble du réseau,
 - les exigences concernant les situations d'urgence et la continuité des services applicables au réseau.
 - 4.5. Besoins opérationnels exprimés par les différentes parties prenantes, notamment les autorités militaires
5. PLANS ET ACTIONS D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES DU RÉSEAU AU NIVEAU DU RÉSEAU
 - description des plans et des actions à mettre en œuvre au niveau du réseau, y compris en matière d'espace aérien, de ressources limitées et d'ATFM,
 - description de la contribution apportée par chaque plan et action aux performances opérationnelles.

6. PLANS ET ACTIONS D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES AU NIVEAU LOCAL
 - décrivant chaque plan et action à mettre en œuvre au niveau local,
 - décrivant la contribution apportée par chaque plan et action aux performances opérationnelles,
 - décrivant les relations avec les pays tiers et les travaux en rapport avec l'OACI.
 7. ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX
 - vue d'ensemble des événements spéciaux ayant une incidence significative en matière d'ATM,
 - événements spéciaux individuels et traitement de ces événements dans une perspective de réseau,
 - exercices militaires de grande envergure.
 8. EXIGENCES MILITAIRES EN MATIÈRE D'ESPACE AÉRIEN
 - 8.1. Les prestataires de services d'ATM à des fins militaires responsables de secteurs d'espace aérien réservés ou séparés échangent avec le gestionnaire de réseau, par l'intermédiaire de la cellule de gestion de l'espace aérien concernée, les informations suivantes conformément aux règles nationales:
 - disponibilité de l'espace aérien: jours/heures de disponibilité par défaut de l'espace aérien réservé,
 - demandes ponctuelles d'utilisation non planifiée de l'espace aérien réservé,
 - mise à disposition d'espace aérien réservé pour un usage civil sans demande préalable, moyennant un préavis aussi long que possible.
 9. PRÉVISIONS ET ANALYSE CONSOLIDÉES DES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES DU RÉSEAU
 - objectifs et prévisions de retard/capacité d'ATM pour l'ensemble du réseau, les prestataires de services de navigation aérienne, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les centres de contrôle régional (ACC),
 - performances opérationnelles des aéroports,
 - objectif et prévisions de performance en matière d'environnement du réseau/efficacité des vols,
 - incidence des événements spéciaux,
 - analyse des objectifs et prévisions de performances opérationnelles.
 10. IDENTIFICATION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT OPÉRATIONNELS ET SOLUTIONS D'ATTÉNUATION AU NIVEAU LOCAL ET AU NIVEAU DU RÉSEAU
 - identification des goulets d'étranglement opérationnels (sécurité, capacité, efficacité des vols) effectifs et potentiels, de leurs causes et des solutions ou mesures d'atténuation adoptées, y compris les possibilités d'équilibrage de la capacité de demande (DCB).
-

Appendice 1

Centres de contrôle régional (ACC)

Le plan de réseau opérationnel fournit une description détaillée, ACC par ACC, de toutes les zones en décrivant les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, les perspectives pour la période, les prévisions de trafic, l'objectif et les prévisions en matière de retards, les événements importants qui peuvent influencer sur le trafic, les contacts opérationnels.

Le gestionnaire de réseau fournit pour chaque ACC:

- les prévisions de trafic,
- une analyse des performances opérationnelles actuelles,
- une évaluation quantitative de la capacité atteinte (capacités de référence),
- une évaluation quantitative de la capacité nécessaire selon les divers scénarios d'évolution du trafic (profil de capacité requis),
- une évaluation quantitative des actions d'amélioration opérationnelle prévues au niveau de l'ACC, établies en accord avec les prestataires de services de navigation aérienne,
- l'objectif et les prévisions en matière de retards,
- une analyse des performances opérationnelles attendues (sécurité, capacité, environnement).

Chaque prestataire de services de navigation aérienne fournit au gestionnaire de réseau les informations suivantes, qui doivent figurer dans la description du Centre de contrôle régional (ACC) individuel:

- objectif en matière de retards à l'échelon local,
 - évaluation/confirmation des prévisions de trafic, en tenant compte des conditions locales connues,
 - nombre de secteurs disponibles: configuration/régime d'ouverture des secteurs par saison/jour de la semaine/heure de la journée,
 - capacités/valeurs de surveillance pour chaque secteur/volume de trafic par configuration/régime d'ouverture,
 - événements spéciaux prévus ou connus, y compris les dates/heures et leur incidence sur les performances opérationnelles,
 - informations détaillées sur les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, leur calendrier de mise en œuvre et les incidences négatives/positives qui y sont associées sur la capacité et/ou l'efficacité,
 - informations détaillées sur les changements proposés et confirmés apportés à la structure et l'utilisation de l'espace aérien,
 - mesures supplémentaires établies en accord avec le gestionnaire de réseau,
 - contacts opérationnels des ACC.
-

*Appendice 2***Aéroports**

Le plan de réseau opérationnel fournit une description détaillée des principaux aéroports européens de toutes les zones en décrivant leurs projets de mesures d'amélioration opérationnelle, les perspectives pour la période, les prévisions de trafic et de retard, les événements importants pouvant influencer sur le trafic, les contacts opérationnels.

Le gestionnaire de réseau fournit, pour chaque aéroport principal:

- les prévisions de trafic,
- une analyse des performances opérationnelles attendues (sécurité, capacité, environnement).

Chaque aéroport figurant dans le plan de réseau opérationnel transmet au gestionnaire de réseau les informations suivantes qui doivent figurer dans la description de chaque aéroport:

- évaluation/confirmation des prévisions de trafic, en tenant compte des conditions locales connues,
 - capacité des pistes pour chaque configuration de piste, situation actuelle et prévue des arrivées et départs,
 - spécification des capacités pour les périodes de nuit, et durée de celle-ci, le cas échéant,
 - informations détaillées sur les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, leur calendrier de mise en œuvre et les incidences négatives/positives qui y sont associées sur la capacité et/ou l'efficacité,
 - événements spéciaux prévus ou connus, y compris les dates/heures et leur incidence sur les performances opérationnelles,
 - autres facteurs prévus de renforcement des capacités,
 - mesures supplémentaires arrêtées en accord avec le gestionnaire de réseau.
-

ANNEXE VI

CONDITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX FONCTIONS RÉSEAU**1. ORGANIGRAMME**

Le gestionnaire de réseau met en place et gère son organisation selon une structure qui prend en charge la sécurité des fonctions de réseau.

L'organigramme précise:

- a) l'autorité, les missions et les responsabilités des titulaires désignés, en particulier du personnel d'encadrement chargé des fonctions liées à la sécurité, à la qualité, à la sûreté et aux ressources humaines;
- b) les relations et les rapports hiérarchiques entre les différents volets et processus de l'organisation.

2. SÉCURITÉ

Le gestionnaire de réseau possède un système de gestion de la sécurité qui couvre toutes les fonctions de réseau qu'il assure en respectant les principes suivants. Ce système consiste:

- a) à décrire les bases théoriques et les principes généraux de l'organisation en matière de sécurité, de manière à répondre au mieux aux besoins des parties prenantes concernées (ci-après «la politique»);
- b) à établir une fonction de surveillance de la conformité contenant des procédures destinées à vérifier que toutes les fonctions sont assurées conformément aux exigences, normes et procédures applicables. La surveillance de la conformité comporte un système d'information en retour permettant de transmettre des constatations au personnel d'encadrement afin d'assurer l'application efficace et réactive des mesures correctives, s'il y a lieu;
- c) à démontrer au moyen de manuels et de documents de suivi que le système de gestion fonctionne;
- d) à nommer des délégués chargés de contrôler le respect et l'adéquation des procédures pour garantir la sécurité et l'efficacité des pratiques opérationnelles;
- e) à effectuer des contrôles du système de gestion en place et à prendre le cas échéant des mesures correctives;
- f) à gérer la sécurité de toutes les fonctions de réseau qui lui sont attribuées. À cette fin, il établit des contacts formels avec toutes les parties prenantes concernées afin de pouvoir déterminer les risques pour la sécurité aérienne qui résultent de ses activités, les évaluer et gérer comme il convient les risques associés;
- g) à prévoir des procédures permettant de gérer la sécurité lors de l'introduction de nouveaux systèmes fonctionnels ou de modifier les systèmes fonctionnels existants.

3. SÛRETÉ

Le gestionnaire de réseau possède un système de gestion de la sûreté qui couvre toutes les fonctions réseau qu'il assure dans le respect des principes suivants. Ce système consiste:

- a) à assurer la sûreté de ses installations et de son personnel de manière à prévenir toute interférence illicite pouvant avoir une incidence sur la sécurité des fonctions réseau qu'il gère;
- b) à assurer la sûreté des données opérationnelles qu'il reçoit, produit ou utilise, de manière que leur accès soit réservé aux seules personnes autorisées;
- c) à définir les procédures relatives à l'évaluation et à l'atténuation des risques dans le domaine de la sûreté, au contrôle et à l'amélioration de la sûreté, aux évaluations de la sûreté et à la diffusion des enseignements;
- d) à définir les moyens destinés à déceler les manquements à la sûreté et à alerter le personnel par des signaux d'avertissement appropriés;
- e) à définir les moyens de limiter les effets des manquements à la sûreté et à définir les mesures de rétablissement et les procédures d'atténuation permettant d'en éviter la réapparition.

4. MANUELS D'EXPLOITATION

Le gestionnaire de réseau fournit et tient à jour un manuel d'exploitation relatif à ses opérations à l'usage du personnel opérationnel et pour guider ce personnel dans ses tâches. Il veille à ce que:

- a) les manuels d'exploitation contiennent les instructions et les informations dont le personnel opérationnel a besoin pour remplir ses tâches;
- b) le personnel ait accès aux parties des manuels d'exploitation qui le concernent;

- c) le personnel opérationnel soit promptement informé des modifications apportées au manuel d'exploitation qui s'applique à leurs tâches ainsi que de leur entrée en vigueur.

5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL

Le gestionnaire de réseau emploie un personnel ayant les qualifications appropriées pour assurer les fonctions de réseau qui lui sont attribuées d'une manière sûre, efficace, continue et durable. Dans ce contexte, il établit des politiques de formation du personnel.

6. PLANS D'URGENCE

Le gestionnaire de réseau établit des plans d'urgence pour toutes les fonctions qu'il assure en cas d'événements qui ont pour effet d'entraîner une dégradation importante ou une interruption de ses opérations.

7. EXIGENCES EN MATIÈRE DE RAPPORTS

Conformément à l'article 20, le gestionnaire de réseau établit un rapport annuel de ses activités. Ce rapport porte sur ses performances opérationnelles, ainsi que sur les activités et évolutions importantes à signaler, en particulier dans le domaine de la sécurité.

Le rapport annuel contient au moins:

- une évaluation des performances des fonctions de réseau qu'il gère,
- les performances par rapport aux objectifs de performance fixés dans le plan de réseau stratégique, les performances concrètes étant rapportées au plan de réseau opérationnel à l'aide des indicateurs de performance établis dans le plan de réseau opérationnel,
- une explication des différences par rapport aux objectifs et l'indication des mesures permettant de réduire les écarts éventuels au cours de la période de référence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004,
- l'évolution sur le plan des opérations et des infrastructures,
- des informations sur la procédure de consultation formelle des utilisateurs et des parties prenantes,
- des informations sur la politique des ressources humaines.

8. MÉTHODES DE TRAVAIL ET PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Le gestionnaire de réseau est en mesure de démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes par ailleurs à la législation de l'Union, et notamment au règlement (UE) n° 255/2010.
